

Le train-radio

En quelques mots : Au cours des années trente du siècle dernier, les premières formes encore timides de tourisme de masse commencent à apparaître, lorsque les citoyens ordinaires purent pour la première fois accomplir des voyages d'agrément. Ce nouveau marché du tourisme de masse est rapidement détecté par les grandes agences de voyages et par la SNCB elle-même, cette dernière mettant en marche dès le début des années trente des dizaines de trains d'excursions au départ des grandes villes du pays et à destination de toute une série de sites touristiques situés en Belgique et dans les régions frontalières.



Un train-radio à Dinant, dans les années trente. La rame est composée d'une série d'anciennes voitures pour "trains-blocs" et d'un fourgon GCI faisant office de fourgon-studio. (Photo: Collection Paul Pastiels)

Contexte historique

Déjà au cours du dernier quart du XIXe siècle et dans les années précédant la Première Guerre mondiale, les chemins de fer belges organisaient régulièrement des trains spéciaux pour les grandes expositions, les foires, les lieux de pèlerinage, les rassemblements religieux et les processions, les festivals, les courses de chevaux, les concerts et autres grands événements.

Ces trains supplémentaires circulaient les dimanches et jours fériés et recueillaient un énorme succès auprès du grand public, principalement en raison du prix modéré des tickets spéciaux émis pour la circonstance. Quelques exemples de destinations : les expositions universelles de 1885, 1894 (toutes deux à Anvers), 1905 (à Liège), 1910 (à Bruxelles), 1913 (à Gand), les Floralies de Gand, la procession de Hanswijk à Malines, la Procession du Saint-Sang à Bruges, les concerts de carillon à Malines, les grands festivals et foires dans diverses villes, etc.

Même tard dans la nuit (longtemps après le départ des derniers trains de l'horaire normal), des trains supplémentaires étaient mis en place pour ramener chez eux les visiteurs des foires et autres événements. Des trains spéciaux circulaient également pour les visiteurs d'événements plus modestes dans les petites villes et villages.

Cependant, avant la Première Guerre mondiale, un voyage touristique ou une excursion vers la côte belge ou les Ardennes, par exemple, étaient réservés aux gens plus aisés. Dans les années 1920 et 1930, la prospérité s'améliore progressivement et les loisirs des ouvriers et des employés augmentent grâce à la réduction du temps de travail et à l'introduction de six jours de congés payés, en 1936. Désormais, même le commun des mortels peut s'offrir un voyage à la mer ou dans les Ardennes.

Un marché pour les excursions d'un jour en train apparaît alors. Il se développe énormément au cours des années 1930 et une première forme de tourisme de masse commence à apparaître. Le chemin de fer n'était pas encore confronté à une réelle concurrence de la part des voitures privées et le tourisme en autocar en était encore à ses balbutiements.

Non seulement la SNCB, mais aussi des organisations de voyages privées telles que l'agence de voyages



Train-radio à Marche-les-Dames. Le train est composé d'anciennes voitures de train-bloc et est tracté par une locomotive du type 7. (Photo : collection Paul Pastiels)

Wirtz, l'Association flamande du tourisme VTB et le Touring Club de Belgique vont proposer à leurs clients et membres un vaste programme d'excursions avec un choix de destinations variées. Quelques exemples : les villes côtières belges, Anseremme, Bouillon, Coö, Ypres, La Roche, Lobbes, Malmedy, Maredsous, Rochefort et les grottes de Han, Spa, Furnes, etc., etc.

Certaines destinations étrangères proches seront également été proposées,

telles que Valkenburg (NL), Montjoie (D) et Luxembourg (L). La Belgique disposait encore à l'époque d'un réseau ferroviaire principal et local très dense et de nombreuses stations touristiques étaient accessibles en train (ou en tramway, à condition d'effectuer un trajet supplémentaire en tramway local, par exemple de Paliseul à Bouillon ou de Rochefort aux grottes de Han ou de Melreux à La Roche).

Habituellement, les dimanches et jours fériés de la période estivale, les trains spéciaux partaient entre 6 et 7 heures du matin des grandes villes (Bruxelles, Anvers) et des centres industriels (Borinage, Charleroi, Liège) et revenaient le soir, entre 22 et 23 heures ou plus tard. Dans de nombreux cas, la durée du voyage dépassait la durée du séjour dans le lieu de destination. Apparemment, il s'agissait surtout d'être « en route » en groupe.

Afin d'offrir aux voyageurs un voyage agréable et intéressant, la SNCB a l'idée d'installer un système de sonorisation avec haut-parleurs dans plusieurs voitures et d'installer une installation de sonorisation avec tourne-disque et micros dans certains fourgons à bagages prévus à cet effet. Ainsi, pendant le – long – trajet, toutes sortes d'informations touristiques et pratiques pouvaient être partagées avec les voyageurs et on pouvait diffuser de la musique ! C'est ainsi qu'est né le « train- radio ».

Le 27 avril 1933, la SNCB, en collaboration avec le Nord-Belge (qui exploitait entre autres la ligne ferroviaire Namur – Dinant), organise un circuit avec un nouveau train-radio, à l'intention de la presse, des représentants des agences de voyages et d'autres clients organisateurs de voyages potentiels. Le train partait de Bruxelles-Nord et passait par Malines jusqu'à Lierre, où une visite de la ville était prévue, puis via Louvain et Ottignies jusqu'à Namur. Ils longent ensuite la Meuse jusqu'à Yvoir, où le train s'arrête un moment. Ensuite, le train se dirigeait jusqu'à Tamines via Maredsous et jusqu'à Thuin via Charleroi, où une visite de la ville était prévue. Enfin, le train retournait vers Bruxelles via Binche et La Louvière pour arriver à Bruxelles-Midi.

Pendant le trajet, un guide commentait les curiosités que l'on pouvait voir depuis le train via la sonorisation et un fond musical adapté était diffusé (par exemple, un concert de carillon au pas de Malines, la marche « Entre-Sambre-et-Meuse » entre Yvoir et Tamines, etc.). D'après les articles parus ensuite dans les journaux et les magazines, la presse sera unanime à saluer le nouveau train radio !

Dès mai 1933, l'Association flamande du tourisme VTB est la première organisation privée à affréter un radio-train et la SNCB était fière d'annoncer que 85 trains-radio avaient déjà été réservés en peu de temps pour la saison 1933, alors que la promotion venait tout juste de commencer.



L'intérieur d'une voiture de train-radio scolaire, avec les haut-parleurs montés au plafond.
(Photo : collection Jef Van Olmen)

Le public est conquis et s'est inscrit en masse pour les excursions en train-radio. Dans la seconde moitié des années 1930, la SNCB annonce qu'environ 2000 voyages en trains-radio et autres trains d'excursion sont organisés annuellement, avec un total de plusieurs centaines de milliers de passagers !

En plus des excursions traditionnelles vers une destination touristique, de nombreux voyages scolaires et des voyages vers des lieux de pèlerinage, tels que Beauraing, Ban-

neux (Trooz) et Scherpenheuvel, sont également organisés. Les circuits à travers les régions touristiques, dans lesquels plusieurs destinations étaient combinées au cours d'une même excursion, étaient également très populaires.

Tout aussi remarquable est la proposition de « voyages surprises » ! Seules les heures de départ et d'arrivées sont connues des passagers, sans avoir de précision quant à la destination du train ! Ils appréciaient la surprise du voyage avec grand plaisir ! À la même époque, il y avait aussi de nombreux trains-radio et autres trains spéciaux pour les grands événements sportifs, tels que les matchs de football, et des « trains théâtre », qui reliaient la Province à Bruxelles (et revenaient tard dans la nuit) pour donner aux voyageurs la possibilité d'assister à une représentation théâtrale ou à un concert.



Avant le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, le nombre de trains-radio a connu un dernier pic au cours de l'été 1939, à savoir des trains qui reliaient différentes gares de Belgique à Liège, où les passagers pouvaient visiter la grande exposition « Exposition internationale de la technique de l'eau ».

Un train-radio, composé de voitures d'un ex train-bloc et tiré par une locomotive type 64, à Malines, en 1939. Le train roule vers Liège, où les voyageurs pourront visiter l' "Exposition internationale de la technique de l'eau". Photo: Joop Quanjer, (Réf. Q0295)



Train-radio à Namur, dans les années 1950. Le train est composé de voitures K et d'un fourgon-radio de la série 77101 à 77108. Photo: Joop Quanjer (Réf. Q0693)

Après la Seconde Guerre mondiale, les trains-radio et les trains d'excursion ont circulé à nouveau, mais leur nombre a progressivement diminué, principalement en raison de la concurrence des compagnies d'autocars. Les frais d'entretien des installations d'accompagnement des trains et de transfert du matériel roulant vide vers/depuis les gares de

départ n'étaient plus couverts par la « taxe train-radio » de 5 francs (enfants : 3 francs) qui devait être acquittée par tout utilisateur de train-radio en supplément au prix de son billet de train.

En 1963, il y a encore 243 trains et 45 gares de destination. En 1964, la Direction de la SNCB prend la décision de supprimer les trains-radio en trafic intérieur. Plusieurs organisateurs de trains de pèlerinage vers les lieux de pèlerinage belges vont protester contre cette décision. La correspondance avec la SNCB montre qu'ils ont reçu l'autorisation d'installer eux-mêmes des systèmes de sonorisation dans les voitures et de faire en sorte qu'un technicien soit présent pendant le voyage pour surveiller le bon fonctionnement de l'équipement. Par exemple, les trains de pèlerinage ont circulé jusqu'à Trooz (gare de destination pour Banneux) pendant plusieurs années. En trafic international, des trains équipés d'un système de sonorisation ont également continué à circuler (par exemple, les trains de pèlerinage vers Lourdes). L'encadrement n'étant plus assuré par des employés des chemins de fer, mais par des techniciens d'entreprises privées.

Entre-temps, le train-radio a disparu de la scène ferroviaire belge. Cependant, toutes les voitures et rames modernes de la SNCB sont équipées d'un système de sonorisation qui permet à l'accompagnateur de train de transmettre des messages aux voyageurs. En principe, l'installation peut également être utilisée pour la diffusion de musique dans les voitures mais, dans la pratique, cela ne s'est produit qu'exceptionnellement ces dernières années, lors de quelques voyages spéciaux en train.

Les voitures et l'équipement des trains-radio

Au départ, on utilisait des voitures en bois plus anciennes, construites avant la Première Guerre mondiale. Il s'agissait de voitures à bogies, qui faisaient à l'origine partie du parc de voitures des trains-blocs¹. Plusieurs de ces voitures étaient des voitures-salons confortables et des voitures de 1ère et 2ème classe.



L'intérieur d'un fourgon studio. (Photos : collection Jef Van Olmen)

En raison du succès des trains-radio, quelques séries de voitures internationales plus anciennes et d'anciennes voitures allemandes à bogies ont ensuite été inclus dans le parc de voitures radio. Dans de nombreuses voitures, le système de sonorisation (câblage, haut-parleurs) était installé de manière permanente, dans d'autres, l'installation était installée qu'au début de la saison estivale puis retirée.

¹ Les trains-blocs étaient des trains express à composition fixe qui circulaient entre les grandes villes belges. Seules des voitures confortables à bogies étaient utilisées. Les premiers trains-blocs ont circulé entre Bruxelles et Anvers le 1er août 1908.



Un fourgon pour trains-radio n° 44027 (A partir de 1957: n° 77107), reconnaissable à son inscription "RADIO". (Réf. Z06076a)

Il s'agissait de fourgons portant les numéros 44001/004/009/012/015/021/027/030 (à partir de 1957 : numéros 77101 à 77108).

Après la Seconde Guerre mondiale, des voitures métalliques ex-Nord-Belge et de nouvelles voitures M2 ont également été utilisées. Au début des années 1960, il y avait encore 8 rames avec un total de 3693 places assises. Chaque train comptait entre 416 et 469 places assises.

Après la mise en service des voitures métalliques, les anciennes voitures en bois, y compris les anciennes voitures de trains-bloc, ont été démolies ou transformées pour être utilisées dans des trains d'exposition, des trains auxiliaires ou des trains de travaux. Entre-temps, ils ont tous disparu, à l'exception d'un exemplaire qui n'a été mis hors service qu'en 1982, après avoir fait partie d'un train de travaux du Service des Voies pendant des années. Il s'agit de la voiture-salon (à bogies à trois essieux) portant le numéro d'origine 16002 des Chemins de fer belges, construite par les Ateliers de la Dyle (Dyle & Bacalan) à Louvain en 1907. La voiture (ou ce qu'il en reste...) a été conservée à Louvain pendant de nombreuses années et a été vendue à un organisateur d'événements en France en 2021.

Jef Van Olmen,
Juin 2024

Au cours des années 1930, de plus en plus de trains-radio étaient composés de voitures K métalliques modernes et la SNCB avait installé un studio d'émission permanent dans 8 fourgons à bagages métalliques. Ces fourgons portaient l'inscription « RADIO ».

Bibliographie succincte

- Articles :** Trains radio. *Informations de la Société Nationale des Chemins de fer Belges*, n° 53, 07-04-1949, p. 4-5, BIB_K714947
- Train-surprise radiophonique belge. Le premier essai a remporté un grand succès. *Tampon (Le)*, n° 303 01-06-1933, p. 401, BIB_714145
- La voiture-salon 16002 de l'Etat Belge. *En Lignes*, n° 165, 01-10-2021, p. 34-38, BIB_K712506
- VAN OLMEN J. Spoortoerisme in de jaren dertig *Rail-Revue - Driemaandelijks Tijdschrift voor de Tram- en Treinhobby*; n° 13, 01-07-1988, p. 16 – 19, BIB_K707088
- VAN OLMEN J. Les trains-radio et d'excursions à la SNCB. *Journal du Chemin de Fer*, n°130, 11-12-2002, p. 30-33, BIB_35970
- VAN OLMEN J. Radio- en excursietreinen bij de NMBS. *Rail-Revue - Driemaandelijks Tijdschrift voor de Tram- en Treinhobby*, n° 17, 01-07-1989, p. 17 – 20, BIB_707182

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : train-radio, tourisme ferroviaire

Collection musée : train-radio